ബോർഡുകൾക്കാണ്. ഇതാണ് ഇതിന്റെ പൊതുവായ സ്ഥിതി. പക്ഷേ ബഹു മാനപ്പെട്ട അംഗം സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ഈ സ്ഥാപനത്തിൽ തൊഴിലാളി സംഘടന എങ്ങനെ പ്രവർത്തിക്കണം, ആരൊക്കെ നേതാക്കന്മാരായിരി ക്കണം, സർവ്വീസ് സംഘടനകൾ എത്ര വേണമെന്നൊക്കെ തീരുമാനിക്കേ ണ്ടത് ആരെന്നതാണ് പ്രശ്നം. ഇത് വളരെ ഗൗരവമായി ഉന്നതതലത്തിൽ, അങ്ങും, ഈ സഭയിലെ അപ്പുറത്തും ഇപ്പുറത്തും ഇരിക്കുന്നവരടക്കം നമ്മുടെ രാഷ്ട്രീയഭരണ നേതൃത്വങ്ങളും ബഹുജനസംഘടനകളും ഗൗരവ മായി കാണേണ്ട പ്രശ്നമാണ്. ഇത് തിരുവിതാംകൂർ ദേവസ്വം ബോർഡി നാണ് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതെങ്കിൽ നാളെ അത് മറ്റ് ഏതു സ്ഥാപനത്തെ സംബന്ധി ച്ചുമുണ്ടാകും. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ നാട്ടിലെ തൊഴിലാളി പ്രസ്ഥാനങ്ങൾ മറ്റു ബഹുജനസംഘടനകൾ, രാഷ്ട്രീയ ഭരണ നേതൃത്വങ്ങൾ, നിയമസഭാ സാമാജികർ ഒക്കെത്തന്നെ ഇതിനെ ഗൗരവമായി കാണുകയും ഈ പ്രശ്നം ചർച്ചചെയ്യുകയും വേണം. ഏതായാലും ഇതനുസരിച്ച് ചില ചർച്ചകൾ ആരം ഭിക്കാൻ ഗവൺമെന്റ് മുൻകൈയെടുക്കുന്നതാണ്.

(13) 27.9.99-ൽ ഉണ്ടാക്കിയ അന്തർ സംസ്ഥാന ട്രാൻസ്പോർട്ട് എഗ്രി മെന്റിന്റെ പുനഃപരിശോധന

ശ്രീ. ഉമ്മൻ ചാണ്ടി : സർ, നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ട്രാൻസ്പോർട്ടിന് വളരെയധികം ദോഷം ചെയ്യുന്ന ഒരുകാര്യം ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രിയു ടേയും സഭയുടേയും ശ്രദ്ധയിൽ കൊണ്ടുവരാനാണ് ഈ സബ്മിഷൻ ഞാൻ ഉന്നയിക്കുന്നത്. 27.9.99-ൽ ഗവൺമെന്റ് ഗസറ്റ് നോട്ടിഫിക്കേഷനിൽക്കൂടി പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നിരിക്കുന്ന തമിഴ്നാട് ഗവൺമെന്റും കേരള ഗവൺമെന്റും തമ്മിലുണ്ടാക്കിയ ഇന്റർ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവ്വീസിനെ സംബന്ധിച്ചു ണ്ടാക്കിയ കരാർ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപ്പര്യത്തിന് കടകവിരുദ്ധമാ ണ്. കഴിഞ്ഞ ഗവൺമെന്റ് ശ്രീ. ആർ.ബാലകൃഷ്ണപിള്ള ട്രാൻപോർട്ട് വകു പ്പുമന്ത്രിയായിരുന്ന കാലത്ത് ഉണ്ടാക്കിയ കരാറിലെ വ്യവസ്ഥകളൊക്കെ മാറ്റി മറിച്ചിരിക്കുന്നു. ശ്രീ. പി.ആർ. കുറുപ്പ് ഗതാഗതവകുപ്പുമന്ത്രി എന്ന നിലയിൽ 23.11.1996-ൽ ഒരു കത്തയച്ചു. ജയലളിത ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ സംസ്ഥാന ഗവൺമെന്റുമായിട്ട് ഉണ്ടാക്കാനയച്ച ആ കരടുനിർദ്ദേശങ്ങൾ ഞങ്ങൾക്ക് സ്വീകര്യമില്ല എന്നും അവസാനം നമ്മുടെ നിർദ്ദേശങ്ങളുമാണ് ആ കത്തിൽ പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത്. "The proposal envisaged by JJTC in 3/96 could not be finalised because of the hurdles faced in violating the above principles." ഇന്നയിന്ന കാരണങ്ങൾ കൊണ്ട് സാധ്യമല്ലായെന്ന് പറഞ്ഞെഴുതി യത് അതേ വ്യവസ്ഥകൾ വച്ച് ഇന്നിപ്പോൾ എഗ്രിമെന്റ് വച്ചിരിക്കുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന് ഒരു വർഷം ഏറ്റവും കുറഞ്ഞത് 6 കോടി രൂപയെങ്കിലും നഷ്ടം വരുമെന്ന് കണക്കാക്കിയിരിക്കുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപ്പര്യം ആരു സംരക്ഷിക്കും?. മന്ത്രി ഇങ്ങനെ എഴുതി യിട്ട് പിന്നെ ക്യാബിനറ്റ് അത് തിരുത്തിയോ? ഇല്ലല്ലോ? അപ്പോൾ ആരാണ് ഇത് ചെയ്തിരിക്കുന്നത്? ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയോട് എനിക്ക് അഭ്യർത്ഥിക്കാ നുള്ളത് അങ്ങ് ഈ കാര്യത്തിൽ ഇടപെടണം. എഗ്രിമെന്റ് മാത്രമല്ല എഗ്രി മെന്റനുസരിച്ചുള്ള ട്രിപ്പു നടത്തുന്ന കാര്യത്തിലും തമിഴ്നാട് ഗവൺമെന്റ് പല വിധത്തിലുള്ള തന്ത്രങ്ങൾ മെനയുന്നു. നമ്മൾ അത് നോക്കിനിൽക്കുന്നു. ഞാൻ ഒരൊറ്റ ഉദാഹരണം പറയാം. വേളാങ്കണ്ണി. കൊല്ലം റൂട്ടിൽ ഒരു ബസ്സിന് പെർമിറ്റ് കൊടുത്തിട്ടുണ്ട്. കൊല്ലത്ത് വന്നുപോകുന്ന വണ്ടി നമ്മുടെ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

അതിർത്തിയിൽ ഒരു ഡിപ്പോ തുടങ്ങിയിരിക്കുകയാണ്. അവിടെ വണ്ടി നിർത്തി അവരുടെ വണ്ടിയിൽ കയറ്റി വേളാങ്കണ്ണിക്കു വിടും. ഈ ഒരു ബസ്സ് ഉടൻതന്നെ വീണ്ടും കേരളത്തിലേയ്ക്ക് വരികയാണ്. ഒരു ട്രിപ്പ് അനുവദിക്കുപോൾ കേരളത്തിന്റെ റൂട്ടിൽ ഇവർ പല പ്രാവശ്യം സർവ്വീസ് നടത്തുന്നു. ഈ എഗ്രിമെന്റും അന്തർ സംസ്ഥാന സ്റ്റേറ്റ് റൂട്ടിൽ തമിഴ്നാട് ചെയ്യുന്ന തന്ത്രങ്ങളും പരിശോധിച്ചാൽമതി അവരുടെ ബസ്സുകൾ ലാഭത്തിൽ നടക്കുന്നതെന്തുകൊണ്ടെന്നും, നമ്മുടെ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. നഷ്ടത്തിൽ പോകുന്നതെന്തുകൊണ്ടെന്നും മനസ്സിലാക്കാൻ സാധിക്കും. അവരുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കാൻ കണ്ണിൽ എണ്ണയൊഴിച്ച് കാത്തിരുന്നുകൊണ്ട് തന്ത്രങ്ങൾ മെനയുന്നു. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ താൽപ്പര്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും അവഗണിക്കുന്നു. ഇത് വളരെ ഗുരുതരമായ സംഭവവികാസമാണ്. കോടികൾ നഷ്ടമുണ്ടാകുന്നു. അടിയന്തിരമായും ഈ കരാറിൽ നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തിന്റെ താല്പ്പര്യങ്ങൾ സംരക്ഷിക്കത്തക്ക വിധത്തിൽ മാറ്റങ്ങൾ വരുത്തണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി (ഡോ.എ. നീലലോഹിതദാസൻ നാടാർ) : സർ, അന്തർ സംസ്ഥാന റൂട്ടുകളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് സർവ്വീസുകളുടെ നടത്തിപ്പിനായി കേരള സർക്കാരും തമിഴ്നാട് സർക്കാരും തമ്മിലുണ്ടാക്കിയ മുഖ്യ ഉഭയകക്ഷി കരാർ 1976-ലാണ് നടപ്പിൽ വന്നത്. അതിനുശേഷം ഇരു സർക്കാരുകളും കാലാകാലങ്ങളിൽ വിവിധ അനുബന്ധ കരാറുകളിൽ ഏർപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഈ സബ്മിഷനിൽ പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുള്ള കരാറിന് മുൻപായിട്ട് അവസാനത്തെ അനുബന്ധ കരാർ 1995-ലാണ് നടപ്പിൽ വന്നത്. അതിനു ശേഷം പല പുതിയ റൂട്ടുകളിലും സർവ്വീസ് നടത്തേണ്ടി വന്നതിനാലും കേരളത്തിലെയും തമിഴ്നാട്ടിലെയും ഉൽസവകാലങ്ങളിൽ പ്രത്യേകമായ സർവ്വീസുകൾ നടത്തേണ്ടിവന്നതിനാലും സബ്മിഷനിൽ പ്രതിപാദിച്ചിട്ടുള്ള കരാർ 1997-ൽ നടപ്പിൽവന്നു. അതു നടപ്പിൽവന്നു. എങ്കിലും ഇതു സംബന്ധിച്ച് ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം 1999 സെപ്റ്റംബർ 9 നാണ് വന്നത്. ഗസറ്റ് വിജ്ഞാപനം മാത്രമേ 1999 സെപ്റ്റംബറിൽ വന്നിട്ടുള്ളൂ. കരാർ നേരത്തെ നടപ്പിൽ വന്നു കഴിഞ്ഞു. അന്തർ സംസ്ഥാന കരാറിന്റെ അടിസ്ഥാനപ്രമാണം ദൈനംദിനാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള ബസ്സ് റൂട്ടിന്റെ കിലോമീറ്ററിന്റെ തുല്യതയാണ്. ഉദാഹരണത്തിന്, പത്തു ബസ്സുകൾ 100 കിലോമീറ്റർ വീതം ഓടിച്ചാൽ ആയിരം കിലോമീറ്ററായി 5 ബസ്സുകൾ 200 കിലോമീറ്റർ വീതം ഓടിയാലും ഉള്ള തുല്യതയാണ്. ഈ തുല്യത ഉണ്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ തമിഴ്നാട് ബസ്സുകൾക്ക് കേരളത്തിൽ മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾ ടാക്സിന് ഇളവിനുള്ള അർഹതയുണ്ടായിരിക്കുകയുള്ളൂ. ഈ കരാറിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ചില ആക്ഷേപങ്ങൾ ഇവിടെ ഉന്നയിക്കുകയുണ്ടായി. നമുക്കിപ്പോൾ ചില ബുദ്ധിമുട്ടുകളുണ്ട്. നമ്മുടെ പൊതുവിലുള്ള സാമ്പത്തിക പരാധീനത, കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി യുടെ സാമ്പത്തിക ബുദ്ധിമുട്ട് ഇതെല്ലാം കണക്കിലെടുത്ത് കരാറനുസരിച്ച് നമുക്ക് ഓടിക്കേണ്ട പല ബസ്സുകളും ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. ഈ കരാറിനു തന്നെ അപാകതകൾ സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടോയെന്നുള്ളത് പരിശോധിക്കുന്നുണ്ട്. കരാർ നടപ്പിലാക്കുന്ന രംഗത്ത് അപാകതകളുണ്ടായിട്ടുണ്ടോ എന്നുള്ളതും പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. വേണ്ടത്ര ബസ്സുകൾ ഓടിക്കാൻ കഴിയുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ തന്നെ ശബരിമല സീസൺ സമയത്ത് കർണാടക ഗവൺമെന്റ് ഒരു ആവശ്യം ഉന്നയിച്ചിരുന്നു. കർണ്ണാടകയിൽ നിന്നും പമ്പയിലേയ്ക്ക് ബസ്സ് ഓപ്പറേറ്റ് ചെയ്യാനുള്ള അവസരം നൽകണമെന്നാണ്. നമ്മൾ അതിനു തയ്യാറായില്ല. കാരണം, നമ്മൾ അതിനു തയ്യാറായാൽ നമ്മുടെ റൂട്ടു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

കളിലൂടെ അവർ ബസ്സ് ഓടിച്ച് കാശ് അവർ വാങ്ങിപ്പോകും. സ്വാഭാവിക മായും തീർത്ഥാടകർക്ക് വേണ്ടത്ര സൗകര്യമൊരുക്കിക്കൊടുക്കുന്നതിന് നമ്മൾ താൽപ്പര്യം എടുത്തില്ല എന്ന ആക്ഷേപമുണ്ടാകാനിടയുണ്ടെങ്കിലും നമ്മൾ അതിന് തയ്യാറായില്ല. ബഹുമാനപ്പെട്ട അംഗം ഇവിടെ ഉന്നയിച്ച കാര്യം ഗൗരവമായി കണക്കിലെടുക്കുന്നതാണ്. കരാറിൽ തന്നെ അപാകത യുണ്ടോ എന്നു പരിശോധിക്കുന്നതാണ്. കരാർ നടപ്പിലാക്കുന്ന രംഗത്തും അപാകതകളുണ്ടോ എന്നു പരിശോധിക്കുന്നതാണ്.

(14) 'കാഡ്' പദ്ധതിപ്രകാരം നൽകിക്കൊണ്ടിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങൾ നിർത്തലാക്കിയതു സംബന്ധിച്ച്

ശ്രീ. ലോനപ്പൻ നമ്പാടൻ : സർ, തൃശ്ശൂർ ജില്ലയിൽ ഇറിഗേഷൻപദ്ധതി പ്രദേശങ്ങളിൽ കൃഷിക്കാർക്ക് 'കാഡ്' പദ്ധതി പ്രകാരം നൽകിക്കൊണ്ടിരുന്ന ആനുകൂല്യങ്ങളെല്ലാം ഇപ്പോൾ നിർത്തലാക്കിയതുമൂലം, ആയിരക്കണക്കിന് കൃഷിക്കാർ വളരെയേറെ ബുദ്ധിമുട്ടുകളനുഭവിക്കുകയാണ്. ഏത്തവാഴക്കൃഷി ക്കാർക്ക് വാഴ ഒന്നിന് പത്തുരൂപാ വീതം സബ്സിഡി നൽകിയിരുന്നത് നിർത്തലാക്കിയിരിക്കുകയാണ്. സബ്സിഡി പ്രതീക്ഷിച്ച് കൃഷിക്കാർ ബാങ്കു കളിൽ നിന്നും സ്വകാര്യധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്നും വായ്പ വാങ്ങി യാണ് കൃഷി ഇറക്കിയിട്ടുള്ളത്. ചാലക്കുടി ഇറിഗേഷൻ പദ്ധതിപ്രദേശങ്ങ ളിൽമാത്രം 15 ലക്ഷത്തോളം ഏത്തവാഴക്കൃഷി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. മുൻ വർഷങ്ങ ളിലെപ്പോലെ കൃഷിക്കാരുടെ വാഴകളെല്ലാം എണ്ണി തിട്ടപ്പെടുത്തി പത്തു രൂപാ വീതം സബ്സിഡി നൽകണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു. ഇക്കാര്യത്തിൽ ബഹു മാനപ്പെട്ട ജലസേചനവകുപ്പുമന്ത്രിയും കൃഷിവകുപ്പുമന്ത്രിയും മുൻകൈ എടുത്ത് കൃഷിക്കാരെ രക്ഷിക്കണമെന്ന് അഭ്യർത്ഥിക്കുന്നു.

ജലസേചനവും തൊഴിലും വകുപ്പുമന്ത്രി (ശ്രീ. വി.പി. രാമകൃഷ്ണ പിള്ള): സർ, തൃശൂർ ജില്ലയിൽ കമാൻഡ് ഏരിയാ വികസന അതോറിറ്റിയുടെ പരിധിയിൽവരുന്ന ജലസേചന പ്രദേശങ്ങളിൽ വാഴക്കൃഷി പ്രദർശനത്തോട്ട ങ്ങൾ നടത്താറുണ്ട്. നേരത്തെ നടന്നുകൊണ്ടിരുന്നതാണിത്. പ്രദർശനത്തോട്ട ങ്ങളിലെ കൃഷിക്കാർ ചെലവാക്കുന്ന ഉൽപ്പാദന ഉപാധികളുടെ വിലയുടെ 50 ശതമാനം ധനസഹായമായി നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ഒരു വാഴയ്ക്ക് ഏകദേശം അഞ്ചു രൂപ ധനസഹായം വളം, കീടനാശിനി എന്നിവയ്ക്കുള്ള പെർമി റ്റിൻമേൽ നൽകിവരുന്നു. വാഴയ്ക്ക് ജൈവവളം, കുമ്മായം എന്നിവ വാങ്ങു മ്പോൾ ചെലവുവരുന്ന തുകയുടെ 50 ശതമാനം, ഏകദേശം അഞ്ചു രൂപ പണമായി കൃഷിക്കാർക്ക് നൽകിവരുന്നു. അങ്ങനെ ഏകദേശം പത്തുരൂപ യുടെ പ്രയോജനം കൃഷിക്കാർക്ക് ലഭിച്ചുവരുന്നു. 1999-2000 വർഷങ്ങളിൽ ബഡ്ജറ്റ് വിഹിതം ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ട് ഫണ്ട് അപര്യാപ്തതമൂലം വാഴ കൃഷിക്കാർക്ക് ധനസഹായം നൽകാൻ കഴിയിയില്ല.

(15) തിരുനെല്ലി, തവിഞ്ഞാൽ, കൊട്ടിയൂർ പഞ്ചായത്ത് പ്രദേശങ്ങ ളിലെ കാട്ടാനശല്യം

ശ്രീമതി രാധാ രാഘവൻ : സർ, എന്റെ നിയോജകമണ്ഡലത്തിലെ തിരുനെല്ലി പഞ്ചായത്തിലും തവിഞ്ഞാൽ പഞ്ചായത്തിലും കൊട്ടിയൂർ പഞ്ചാ യത്തിലും കാട്ടാനശല്യം വളരെ രൂക്ഷമാണ്. തോൽപ്പെട്ടി, അപ്പപ്പാറ, ഈ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly